

① BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ Offenlegungsschrift
⑪ DE 3825733 A1

⑤ Int. Cl. 4:
B60K 17/08

② Aktenzeichen: P 38 25 733.5
② Anmeldetag: 28. 7. 88
④ Offenlegungstag: 16. 2. 89

Beibehaltung

DE 3825733 A1

③ Unionspriorität: ③ ③ ③
28.07.87 JP P 62-186752

⑦ Anmelder:
Nissan Motor Corp., Ltd., Yokohama, Kanagawa, JP

⑦ Vertreter:
Grünecker, A., Dipl.-Ing.; Kinkeldey, H., Dipl.-Ing.
Dr.-Ing.; Stockmair, W., Dipl.-Ing. Dr.-Ing. Ae.E. Cal
Tech; Schumann, K., Dipl.-Phys. Dr.rer.nat.; Jakob,
P., Dipl.-Ing.; Bezold, G., Dipl.-Chem. Dr.rer.nat.;
Meister, W., Dipl.-Ing.; Hilgers, H., Dipl.-Ing.;
Meyer-Plath, H., Dipl.-Ing. Dr.-Ing.; Ehnold, A.,
Dipl.-Ing.; Schuster, T., Dipl.-Phys., Pat.-Anwälte,
8000 München

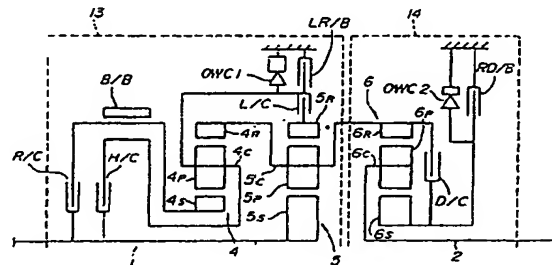
⑦ Erfinder:
Sugano, Kazuhiko, Yokohama, JP

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤ Umlaufgetriebe für ein automatisches Getriebe

Die Erfindung betrifft ein Umlaufgetriebe für automatische Getriebe, insbesondere für Kraftfahrzeuge, bestehend aus einem Haupt- und einem Hilfsumlaufgetriebe. Erfindungsgemäß ist das Hilfsumlaufgetriebe (14) so ausgelegt, daß es von einem Untersetzungsantriebszustand in einen Direktantriebszustand schaltet, wenn das Hauptumlaufgetriebe (13) in einen vorbestimmten Vorwärtsgang heraufgeschaltet ist, wobei dieser vorbestimmte Vorwärtsgang vorzugsweise der (n-1)-te Vorwärtsgang bei n-Vorwärtsgängen ist. Die Erfindung ist im Kraftfahrzeugbau für automatische Getriebe anwendbar.

FIG.1



DE 3825733 A1

Patentansprüche

1. Umlaufgetriebe für ein automatisches Getriebe, gekennzeichnet durch, ein Hauptumlaufgetriebe (13), das n -Vorwärtsgangzustände aufweist, wobei n eine ganze Zahl nicht kleiner als 4 ist, und ein Hilfsumlaufgetriebe (14), das betrieblich mit dem Hauptumlaufgetriebe (13) gekuppelt ist, wobei das Hilfsumlaufgetriebe (14) einen Untersetzungsantriebszustand und einen Direktantriebszustand aufweist, wobei das Hilfsumlaufgetriebe (14) sich von dem Untersetzungsantriebszustand in seinen Direktantriebszustand schaltet, wenn das Hauptumlaufgetriebe (13) in einen vorbestimmten Vorwärtsgangzustand innerhalb seiner n -Vorwärtsgangzustände heraufgeschaltet worden ist.
2. Umlaufgetriebe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Hauptumlaufgetriebe (13) einen Overdrive-Schnellgang als seinen n -ten Gangzustand aufweist.
3. Umlaufgetriebe nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Hilfsumlaufgetriebe (14) zwischen seinem Untersetzungsantriebszustand und seinem Direktantriebszustand umschaltet, wenn das Hauptumlaufgetriebe (13) in einem Gangzustand ist, der nicht niedriger ist als der dritte Gangzustand, jedoch höher ist als der $(n-1)$ -te Gangzustand des Hauptgetriebes (13).
4. Umlaufgetriebe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Hauptumlaufgetriebe (13) bis in den $(n-1)$ -ten Gang heraufschaltbar ist, wobei währenddessen das Hilfsumlaufgetriebe (14) in seinem Untersetzungsantriebszustand gehalten ist, das Hilfsumlaufgetriebe (14) von seinem Untersetzungsantriebszustand in seinen Direktantriebszustand schaltet, wenn sich das Hauptumlaufgetriebe (13) in seinem $(n-1)$ -ten Gangzustand befindet und das Hilfsumlaufgetriebe (14) in seinem Direktantriebszustand gehalten ist, wenn das Hauptumlaufgetriebe (13) in seinen n -ten Gangzustand heraufschaltet.
5. Umlaufgetriebe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Hilfsumlaufgetriebe (14) einen einfachen Planetenrad- bzw. Umlaufgetriebebesatz (6) umfaßt, mit einem Ringrad (6_R), einem Sonnenrad (6_S) und einem Träger (6_C), der drehbar Umlaufräder (6_P) lagert, die jeweils kämmend mit dem Ring- und Sonnenrad (6_R , 6_S) in Eingriff sind.
6. Umlaufgetriebe nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Hilfsumlaufgetriebe (14) eine Bremseinrichtung (RD/B) aufweist, um das Sonnenrad (6_S) stationär zu halten sowie eine Kupplungseinrichtung (D/C) aufweist, um den einfachen Umlaufgetriebebesatz (6) zu sperren.
7. Umlaufgetriebe nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Hilfsumlaufgetriebe (14) eine Freilaufkupplungseinrichtung ($OWC2$) aufweist, um zu verhindern, daß das Sonnenrad (6_S) sich in eine Richtung entgegengesetzt zur Drehrichtung des Ringrades (6_R) dreht.
8. Umlaufgetriebe nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Kupplungseinrichtung (D/C) betrieblich zwischen dem Sonnenrad (6_S) und dem Ringrad (6_R) angeordnet ist.
9. Umlaufgetriebe nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Kupplungseinrichtung (D/C)

betrieblich zwischen dem Träger (6_C) und dem Ringrad (6_R) angeordnet ist.

10. Umlaufgetriebe nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Kupplungseinrichtung (D/C) betrieblich zwischen dem Sonnenrad (6_S) und dem Träger (6_C) angeordnet ist.

Beschreibung

Die vorliegende Erfindung betrifft ein Umlauf- oder Planetengetriebe für ein automatisches Getriebe und insbesondere eine Geschwindigkeits- bzw. Gangvervielfältigungstechnik bei einem Planeten- bzw. Umlaufgetriebe.

Es sind zwei Möglichkeiten der Erreichung einer Gangvervielfachung bei einem Umlaufgetriebe für ein automatisches Getriebe bekannt, welches zumindest drei Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang vorsieht. Eine Möglichkeit, die in der JP 59-117943 A gezeigt ist, besteht darin, ein Hilfsplaneten- bzw. Hilfsumlaufgetriebe zu dem Planeten bzw. Umlaufgetriebe, das vier Vorwärtsgänge mit einem Schnellgang als vierten Gang aufweist, hinzuzufügen. Das Hilfsumlaufgetriebe dient als Schnellgangvorrichtung wenn sich das Hauptumlaufgetriebe im vierten Gang befindet, um einen weiteren Schnellgang als neuen fünften Gang hinzuzufügen.

Eine weitere Möglichkeit ist in der JP 50-155868 A gezeigt. Nach dieser bekannten Patentbeschreibung ist ein Hilfsumlaufgetriebe einem Umlaufgetriebe zugefügt, das drei Vorwärtsgänge mit einem Direktantrieb als dritten Gang besitzt. Dieses Hilfsumlaufgetriebe dient als Untersetzungsantriebsvorrichtung, wenn das Hauptumlaufgetriebe zwischen dem ersten, zweiten und dritten Gang schaltbar ist, während es in einen Direktantriebszustand geschaltet ist, wenn sich das Hauptumlaufgetriebe im dritten Gang befindet. Dies führt dazu, daß neue erste bis dritte Gänge geschaffen werden, die Übersetzungsverhältnisse besitzen, die größer sind als diejenigen des ersten bis dritten Ganges, die durch das Hauptumlaufgetriebe allein geschaffen werden.

Es wird nunmehr davon ausgegangen, daß die zweite Möglichkeit auf ein Umlaufgetriebe angewandt wird, das vier Vorwärtsgänge mit einem Schnellgang als fünften Gang besitzt.

Die Anwendung dieser zweiten Möglichkeit auf ein derartiges Umlaufgetriebe der vorgenannten Art führt zur zusätzlichen Anordnung eines Hilfsumlaufgetriebes derart, daß das Hilfsumlaufgetriebe als Reduktions- bzw. Untersetzungsantriebsvorrichtung dient, wenn das Hauptumlaufgetriebe sich in irgendeinem Gang zwischen dem ersten bis vierten Gang befindet, während es gesperrt ist, wenn sich das Hauptumlaufgetriebe im vierten Gang befindet. In dem Hauptumlaufgetriebe ist zumindest ein Drehteil, das mit einer erhöhten Umlaufgeschwindigkeit im Verhältnis zu einer Umfangsgeschwindigkeit einer Eingangswelle während eines Schnellgangzustandes rotiert. Der jeweils erste bis vierte Gang wird häufig in dem Gesamtumlaufgetriebe benutzt. Dies führt zu einer Erhöhung der Häufigkeit, mit der das Hauptumlaufgetriebe sich in einem Schnellgang- bzw. Overdrive-Zustand befindet, bei dem einige Drehteile des Hauptumlaufgetriebes mit einer erhöhten Geschwindigkeit im Verhältnis zur Umfangsgeschwindigkeit der Eingangswelle rotieren. Es führt zu einem erhöhten Reibungsverlust in den Lagern, die das Drehteil lagern. Daher muß die Dauerhaftigkeit und Standfestigkeit dieser Lager verbessert werden.

Ein Ziel der vorliegenden Erfindung besteht darin, ein

Umlaufgetriebe mit einer Gangvervielfältigungstechnik auszurüsten, wobei das Umlaufgetriebe n -Vorwärtsgänge aufweist (wobei n ganzzahlig und nicht kleiner als 4 ist), derart, daß der erste oder niedrigste Gang des Gesamtumlaufgetriebes ein Übersetzungsverhältnis aufweist, das größer ist als ein Übersetzungsverhältnis des ersten Ganges, das bei alleiniger Verwendung des Hauptplanetengetriebes allein erreicht wird.

Ein spezielles Ziel der vorliegenden Erfindung besteht darin, ein Umlaufgetriebe für ein automatisches Getriebe zu schaffen, wobei das Umlaufgetriebe $n+1$ Gänge zuläßt (n ganzzahlig und nicht kleiner als 4) und das ein Hauptumlaufgetriebe enthält, das n -Gänge vorsieht, sowie ein Hilfsumlaufgetriebe enthält, das betrieblich mit dem Hauptumlaufgetriebe kuppelbar ist, derart, daß der unterste oder erste Gang des Gesamtumlaufgetriebes ein Übersetzungsverhältnis besitzt, das größer als ein Übersetzungsverhältnis, das im ersten Gang des Hauptumlaufgetriebes allein realisiert wird, und das ein Verhältnis zwischen einem Übersetzungsverhältnis irgendeines der Vorwärtsgänge und einem Übersetzungsverhältnis des jeweils nächstliegenden höheren Vorwärtsganges nicht größer ist als ein Verhältnis zwischen dem Übersetzungsverhältnis des nächsthöheren Vorwärtsganges und einem Übersetzungsverhältnis des dieses nachfolgend benachbart höheren Vorwärtsganges.

Diese Aufgaben werden erfindungsgemäß durch ein Umlaufgetriebe für ein automatisches Getriebe gelöst, das aufweist:

ein Hauptumlaufgetriebe, das n -Vorwärtsgangzustände aufweist, wobei n eine ganze Zahl nicht kleiner als 4 ist, und
ein Hilfsumlaufgetriebe, das betrieblich mit dem Hauptumlaufgetriebe gekuppelt ist, wobei das Hilfsumlaufgetriebe einen Untersetzungsantriebszustand und einen Direktantriebszustand aufweist, wobei das Hilfsumlaufgetriebe sich von einem Untersetzungsantriebszustand in einen Direktantriebszustand schaltet, wenn das Hauptumlaufgetriebe in einen vorgegebenen Vorwärtsgangzustand unter den n -Vorwärtsgangzuständen heraufgeschaltet worden ist.

Bevorzugte Ausgestaltungen des Erfindungsgegenstandes sind in den Unteransprüchen dargelegt.

Die Erfindung wird nachstehend anhand von Ausführungsbeispielen und zugehörigen Zeichnungen näher erläutert. In diesen zeigen

Fig. 1 eine schematische Darstellung eines ersten Ausführungsbeispiels eines Umlaufgetriebes nach der vorliegenden Erfindung,

Fig. 1A eine Tabelle, die die Reibelemente angibt, die zur Herbeiführung jedes der $n+1$ Gänge aktiviert sind ($n=4$ in diesem Ausführungsbeispiel) und eines Verhältnisses zwischen einem Übersetzungsverhältnis eines Ganges und einem Übersetzungsverhältnis des nächstfolgenden höheren Ganges,

Fig. 2 eine schematische Teildarstellung eines zweiten Ausführungsbeispiels eines Umlaufgetriebes nach der vorliegenden Erfindung,

Fig. 3 eine schematische Teildarstellung eines dritten Ausführungsbeispiels eines Umlaufgetriebes nach der vorliegenden Erfindung, und

Fig. 4 eine Tabelle ähnlich derjenigen in Fig. 1A jedoch für eine Modifikation des dritten Ausführungsbeispiels.

Bezugnehmend auf Fig. 1 ist in dieser ein Planeten-

rad- oder Umlaufgetriebe gezeigt mit einer Eingangswelle 1 und einer Ausgangswelle 2. Die Eingangs- und Ausgangswelle 1, 2 sind koaxial und einander gegenüberliegend angeordnet. Ein Hauptumlaufgetriebe, das allgemein durch das Bezugszeichen 13 bezeichnet ist, ist konzentrisch in bezug auf die Eingangswelle angeordnet, während ein Hilfsumlaufgetriebe, das allgemein durch das Bezugszeichen 14 bezeichnet ist, konzentrisch in bezug auf die Ausgangswelle 2 angeordnet ist.

Das Hauptumlaufgetriebe, das in diesem Ausführungsbeispiel verwendet wird, ist vom gleichen Typ wie dasjenige, das auf Seite 10 des "Service-Handbuches der automatischen Durchgangsachse vom RN4FO2A-Typ, RL4FO2A-Typ" (A261CO6) veröffentlicht durch Nissan Motor Co., Ltd., 1984, gezeigt ist. Kurz beschrieben umfaßt das Hauptumlaufgetriebe 13 eine Tandemanordnung von zwei einfachen Umlaufgetriebebesätzen 4 und 5. Der Umlaufgetriebebesatz 4 enthält ein Sonnenrad 4_S, ein Ringrad 4_R, Umlaufräder 4_P, von denen jedes sowohl mit dem Sonnen- als auch mit dem Ringrad 4_S und 4_R in Kämmeingriff ist sowie einen Träger 4_C, der die Umlaufräder 4_P drehbar lagert. In gleicher Weise enthält der Umlaufgetriebebesatz 5 ein Sonnenrad 5_S, ein Ringrad 5_R, Umlaufräder 5_P, von denen jedes sowohl mit dem Sonnenrad als auch mit dem Ringrad 5_S, 5_R in Eingriff ist, sowie einen Träger 5_C, der die Umlaufräder 5_P drehbar lagert.

Das Sonnenrad 4_S kann stationär durch eine Bandbremse B/B gehalten werden und ist mit der Eingangswelle 1 durch eine Rückwärtsfahrkupplung R/C verbindbar. Der Träger 4_C ist mit der Eingangswelle 1 durch eine Hochgangkupplung H/C verbindbar. Eine Freilaufkupplung OWC 1 ist vorgesehen, um zu verhindern, daß der Träger 4_C in eine Richtung dreht, die entgegengesetzt zu einer Drehrichtung ist, in der sich die Eingangswelle 1 dreht. Außerdem kann der Träger 4_C durch eine Rückfahrbremse LR/B stationär gehalten werden.

Das Sonnenrad 5_S ist mit der Eingangswelle 1 verbunden, der Träger 5_C ist mit dem Lenkrad 4_R verbunden und das Ringrad 5_R ist mit dem Träger 4_C durch eine Niedriggangkupplung L/C verbindbar.

Das Hilfsumlaufgetriebe 14 umfaßt einen einfachen Planetenrad- oder Umlaufgetriebebesatz 6, der ein Sonnenrad 6_S, ein Ringrad 6_R, Umlaufräder 6_P, von denen jedes sowohl mit dem Sonnenrad 6_S als auch mit dem Ringrad 6_R in Eingriff ist, und einen Träger 6_C enthält, der drehbar die Umlaufräder 6_P lagert. Der Träger 5_C dient als Ausgangs- bzw. Abtriebssteil des Hauptumlaufgetriebes 13. Das Ringrad 6_R des Hilfsumlaufgetriebes 14 ist mit diesem Träger 5_C des Hauptumlaufgetriebes 13 verbunden. Der Träger 6_C ist mit der Ausgangswelle 2 verbunden. Das Ringrad 6_R ist mit dem Sonnenrad 6_S durch eine Direktkupplung D/C verbindbar. Eine Rotation des Sonnenrades 6_S in einer Richtung entgegengesetzt zu derjenigen der Eingangswelle 1 wird durch eine Freilaufkupplung OWC 2 verhindert. Dieses Sonnenrad 6_S kann durch eine Reduktionsbremse RD/B stationär gehalten werden.

Dieses Ausführungsbeispiel eines so gebildeten Gesamtumlaufgetriebes kann den jeweils gewünschten einen ersten bis fünften Gang durch Aktivierung einer oder mehrerer ausgewählter Kupplungen und/oder Bremsen einstellen, wie dies durch die Bezugszeichen O wie in Fig. 1A gezeigt ist.

Zum besseren Verständnis der Arbeitsweise des Gesamtumlaufgetriebes wird nachfolgend die Arbeitsweise des Hauptumlaufgetriebes 13 erläutert. Bezugneh-

ment auch auf Fig. 1A wird dann, wenn die Niedriggangkupplung L/C im Eingriff ist, das Ringrad 5_R mit dem Innenring der Freilaufkupplung $OWC1$ verbunden, so daß das Ringrad 5_R jetzt daran gehindert ist sich in eine Richtung entgegengesetzt zur Drehrichtung der Eingangswelle 1 zu drehen. Somit veranlaßt in diesem Fall eine auf das Sonnenrad 5_S übertragene Rotation der Eingangswelle 1 den Träger 5_C in gleicher Richtung wie es die Drehrichtung der Eingangswelle 1 ist, mit verminderter Geschwindigkeit zu rotieren. In diesem Zustand kann das Drehzahlverhältnis zwischen der Eingangswelle 1 und dem Träger 5_C durch die Formel $(1 + \alpha_2)/\alpha_2$ ausgedrückt werden, wenn ein Übersetzungsverhältnis zwischen dem Sonnenrad 5_C und dem Ringrad 5_R durch α_2 ausgedrückt wird. Wenn die Trägerwelle 5_C einem Drehmoment in der Richtung entgegengesetzt zur Drehrichtung der Eingangswelle 1 ausgesetzt wird, kommt die Niedriggang-Rückwärtsbremse LR/B in Eingriff, um das Ringrad 5_R stationär zu halten, und zwar unter Überbrückung der Freilaufkupplung $OWC1$. Dieser Zustand wird als erster Gangzustand des Hauptumlaufgetriebes 13 bezeichnet.

Wenn die Bandbremse B/B im Eingriff ist und gleichzeitig die Niedriggangkupplung L/C in Eingriff gehalten ist, hält die Bandbremse B/B das Sonnenrad 4_R stationär, um dieses als Reaktionsteil zu verwenden. Dies veranlaßt die Trägerwelle 5_C in gleicher Richtung jedoch mit einer geringeren Geschwindigkeit zu rotieren. Unter diesem Zustand kann das Drehzahlverhältnis zwischen der Eingangswelle 1 und der Trägerwelle 5_C durch die Formel $(\alpha_1 \times \alpha_2 + \alpha_1 + \alpha_2)/(\alpha_2(1 + \alpha_1))$ ausgedrückt werden, wenn ein Übersetzungsverhältnis zwischen dem Sonnenrad 4_S und dem Ringrad 4_R durch α_1 ausgedrückt wird. Dieser Zustand wird als zweiter Gangzustand des Hauptumlaufgetriebes 13 bezeichnet.

Wenn die Hochgangkupplung H/C im Eingriff ist, während gleichzeitig die Bandbremse B/B gelöst ist und die Niedriggangkupplung L/C in Eingriff gehalten ist, wird die Rotation der Eingangswelle 1 auch auf das Ringrad 5_R übertragen und veranlaßt dieses mit der gleichen Drehzahl wie die Eingangswelle 1 zu rotieren. Da sowohl das Ringrad 5_R als auch das Sonnenrad 5_S mit der gleichen Drehzahl rotieren, rotiert auch die Trägerwelle 5_C mit der gleichen Drehzahl. In diesem Zustand rotieren daher beide Umlaufgetriebe 4 und 5 im Gleichlauf mit der Eingangswelle 1, so daß ein Direktantriebszustand zwischen der Eingangswelle 1 und der Trägerwelle 5_C etabliert wird. Dieser Zustand wird als dritter Gangzustand (Direktantrieb) des Hauptumlaufgetriebes 13 bezeichnet.

Wenn die Bandbremse B/B im Eingriff ist, während gleichzeitig die Niedriggangkupplung L/C gelöst ist und die Hochgangkupplung H/C im Eingriff ist, hält die Bandbremse B/B das Sonnenrad 4_R stationär, um dieses als Reaktionsteil zu verwenden. Die Rotation der Eingangswelle 1 wird nun auf den Träger bzw. die Trägerwelle 4_C übertragen und veranlaßt das Ringrad 4_R und somit die Trägerwelle 5_C mit einem erhöhten Drehzahlverhältnis zu rotieren, da das Sonnenrad 4_S stationär gehalten wird. Dieses Drehzahlverhältnis kann durch die Formel $1/(1 + \alpha_1)$ ausgedrückt werden. Dieser Zustand wird als vierter Gangzustand (Overdrive-Schnellgang) des Hauptumlaufgetriebes 13 bezeichnet.

Wenn nur die Rückwärtsfahrkupplung R/C und die Niedriggang/Rückwärtsbremse LR/B im Eingriff sind, veranlaßt die auf das Sonnenrad 4_R übertragene Rotation der Eingangswelle 1 das Ringrad 4_R und somit die Trägerwelle 5_C mit verminderter Drehzahl in umge-

kehrter Richtung zu rotieren, da die Niedriggang-Rückwärtsbremse LR/B die Trägerwelle 4_C stationär hält. Dieses Untersetzungsverhältnis kann durch die Formel $-1/\alpha_1$ ausgedrückt werden. Dieser Zustand wird als Rückwärtsfahrzustand des Hauptumlaufgetriebes 13 bezeichnet.

Nachfolgend wird die Arbeitsweise des Hilfssumlaufgetriebes 14 erläutert. Wenn die Untersetzungs- bzw. Reduktionsbremse RD/B im Eingriff ist, wird das Sonnenrad 6_S stationär gehalten, so daß die auf das Ringrad 6_R übertragene Rotation der Trägerwelle 5_C die Trägerwelle 6_C und somit die Ausgangswelle 2 veranlaßt, sich mit verminderter Drehzahl zu drehen. Das Drehzahlverhältnis zwischen der Trägerwelle 5_C und der Ausgangswelle 2 kann durch die Formel $1 + \alpha_3$ ausgedrückt werden, wenn ein Übersetzungsverhältnis zwischen dem Sonnenrad 6_S und dem Ringrad 6_R durch α_3 ausgedrückt wird.

Wenn die Direktkupplung D/C im Eingriff ist, während die Reduktionsbremse RD/B gelöst ist, wird ein Direktantriebszustand etabliert, bei dem die Rotation der Trägerwelle 5_C direkt auf die Ausgangswelle 2 übertragen wird.

Wenn das Sonnenrad 6_S sich in einer Richtung entgegengesetzt zur Drehrichtung der Trägerwelle 5_C und des Ringrades 6_R nach dem Lösen der Reduktionsbremse RD/B jedoch vor dem Eingriff der Direktkupplung D/C dreht, tritt ein großer Stoß beim Eingriff der Direktkupplung D/C auf. Das Auftreten dieses Stoßes wird jedoch durch die Freilaufkupplung $OWC2$ verhindert, die das Sonnenrad 6_S am Drehen in eine Richtung entgegengesetzt zur Drehrichtung des Ringrades 6_R hindert.

Es wird nun die Arbeitsweise des Gesamtumlaufgetriebes mit dem Haupt- und Hilfssumlaufgetriebe 13 und 14 erläutert. Der erste Gang mit einem Gang- oder Drehzahl- bzw. Übersetzungsverhältnis, ausgedrückt durch $\{(1 + \alpha_2)(1 + \alpha_3)/\alpha_2\}$ wird eingestellt, wenn das Hauptumlaufgetriebe 13 sich im ersten Gangzustand befindet, während sich das Hilfssumlaufgetriebe 14 im Untersetzungsantriebszustand befindet. Der zweite Gang mit einem Übersetzungsverhältnis ausgedrückt als $(\alpha_1 \times \alpha_2 + \alpha_1 + \alpha_3)/\alpha_2(\alpha_1 + 1)$ wird eingestellt, wenn sich das Hauptumlaufgetriebe 13 in den zweiten Gangzustand heraufschaltet, wobei das Hilfssumlaufgetriebe in seinem Untersetzungsantriebszustand gehalten wird.

Der dritte Gang mit einem Übersetzungsverhältnis, ausgedrückt als $1 + \alpha_3$, wird eingestellt, wenn das Hauptumlaufgetriebe 13 sich in den dritten Gangzustand (Direktantriebszustand) heraufschaltet, wobei das Hilfssumlaufgetriebe 14 in seinem Untersetzungsantriebszustand gehalten ist. Der vierte Gang (Direktantrieb) wird eingerichtet, wenn das Hilfssumlaufgetriebe 14 sich in den Direktantriebszustand schaltet, wobei das Hauptumlaufgetriebe 13 in seinem dritten Gangzustand verbleibt. Der fünfte Gang mit einem Übersetzungsverhältnis, ausgedrückt als $1/(1 + \alpha_1)$ wird eingestellt, wenn das Hauptumlaufgetriebe 13 sich in den vierten Gangzustand heraufschaltet, während das Hilfssumlaufgetriebe 14 in seinem Direktantriebszustand gehalten ist. Der Rückwärtsgang mit einem Übersetzungsverhältnis, ausgedrückt als $-(\alpha_3 + 1)/\alpha_1$ wird realisiert, wenn das Hauptumlaufgetriebe 13 sich in den Rückwärtsantriebszustand schaltet, während das Hilfssumlaufgetriebe 14 in seinem Untersetzungsantriebszustand gehalten wird.

Die Beispiele der Übersetzungs- bzw. Gangverhältnisse, die in Fig. 1A gezeigt sind, wurden unter der Annahme berechnet, daß die Übersetzungsverhältnisse

(Sonnen- zu Ringrad) $\alpha_1 = \alpha_2 = \alpha_3 = 0,45$ betragen. Die Übersetzungsverhältnisse können von einem gemeinsamen Wert oder von unterschiedlichen Werten sein, solange dieser Wert bzw. diese Werte in einen Vorzugsbereich von 0,4 bis 0,6 fallen.

Ein Verhältnis zwischen dem Übersetzungsverhältnis des ersten Ganges und demjenigen des zweiten Ganges beträgt $4,69/2,45$ und damit ungefähr 1,91. Ein Verhältnis zwischen dem Übersetzungsverhältnis des zweiten Ganges und demjenigen des dritten Ganges beträgt $2,45/1,45$ und damit ungefähr 1,68. Ein Verhältnis zwischen dem Übersetzungsverhältnis des dritten Ganges und demjenigen des vierten Ganges beträgt $1,45/1,00$ und damit 1,45.

Ein Verhältnis zwischen dem Übersetzungsverhältnis des vierten Ganges und demjenigen des fünften Ganges beträgt $1,00/0,69$ und damit ungefähr 1,45. Somit nimmt das Verhältnis zwischen dem jeweiligen Übersetzungsverhältnis eines der Vorwärtsgänge und demjenigen Übersetzungsverhältnis des dem jeweiligen Vorwärtsgang folgenden, nächst höheren Gang zur Richtung der höheren Gänge hin ab. Genauer ist ein Verhältnis zwischen einem Übersetzungsverhältnis eines Vorwärtsganges zu einem Übersetzungsverhältnis des nächst höheren Vorwärtsganges nicht größer als ein Verhältnis zwischen dem Übersetzungsverhältnis des nächst höheren Vorwärtsganges zu einem Übersetzungsverhältnis des auf diesem nächst höheren Vorwärtsgang folgenden, weiteren Vorwärtsganges. Diese Beziehung muß beibehalten werden, um gute Fahreigenschaften eines mit einem derartigen Getriebe ausgerüsteten Fahrzeuges zu erhalten.

Obwohl in dem vorbeschriebenen Ausführungsbeispiel die Direktkupplung D/C betrieblich zwischen dem Lenkrad $6R$ und dem Sonnenrad $6S$ angeordnet ist, ist die Anordnung der Direktkupplung D/C nicht auf diese Ausführungsform beschränkt. Die Direktkupplung D/C kann auch so angeordnet sein, wie dies in den Fig. 2 oder 3 gezeigt ist.

Fig. 2 zeigt ein zweites Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung, das sich von dem ersten Ausführungsbeispiel nur darin unterscheidet, daß eine Direktkupplung D/C betrieblich zwischen einem Ringrad $6R$ und einer Trägerwelle $6C$ angeordnet ist.

Fig. 3 zeigt ein drittes Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung, das sich von dem ersten Ausführungsbeispiel nur darin unterscheidet, daß eine Direktkupplung D/C betrieblich zwischen einer Trägerwelle $6C$ und einem Sonnenrad $6S$ angeordnet ist.

Fig. 4 zeigt eine Tabelle für den Fall, wenn ein Hilfs-umlaufgetriebe von dem Untersetzungsantriebszustand auf einen Direktantriebszustand umschaltbar sein soll, für den Fall, wenn das Hilfs-umlaufgetriebe bei einem bereits vorhandenen Umlaufgetriebe (d. h., einem Haupt-umlaufgetriebe) angewandt werden soll, das zwei Overdrive-Schnellgänge als vierte und fünfte Gangstufen aufweist. Wie leicht aus Fig. 4 verständlich ist, schaltet das Hilfs-umlaufgetriebe vom Untersetzungsantriebszustand in den Direktantriebszustand, wenn das Haupt-umlaufgetriebe sich im vierten Gangzustand befindet. Es ist somit auch deutlich, daß das Hilfs-umlaufgetriebe von seinem Untersetzungsantriebszustand in seinen Direktantriebszustand schaltet, wenn das Haupt-umlaufgetriebe sich im $(n-1)$ -ten Gang befindet, wenn das Haupt-umlaufgetriebe n -Gangzustände aufweist, wobei n eine ganze Zahl nicht kleiner als 4 ist.

Die Erfindung betrifft ein Umlauf- oder Planetenradgetriebe für ein Automatikgetriebe, insbesondere für

Kraftfahrzeuge, das ein Haupt- und ein Hilfs-umlaufgetriebe enthält, die miteinander betrieblich gekuppelt sind. Das Hilfs-umlaufgetriebe weist einen Untersetzungsantriebszustand und einen Direktantriebszustand auf und es schaltet vom Untersetzungsantriebszustand in den Direktantriebszustand, wenn der Zustand des Haupt-umlaufgetriebes zumindest bis in den $(n-1)$ -ten Gangzustand geschaltet worden ist, wobei n eine ganze Zahl nicht kleiner als 4 ist. Das Haupt-umlaufgetriebe hat n -Vorwärtsgtriebestufen bzw. -gänge.

- Leerseite -

3825733

Nummer:
Int. Cl.4:
Anmeldetag:
Offenlegungstag:

38 25 733
B 60 K 17/08
28. Juli 1988
16. Februar 1989

18

FIG.1

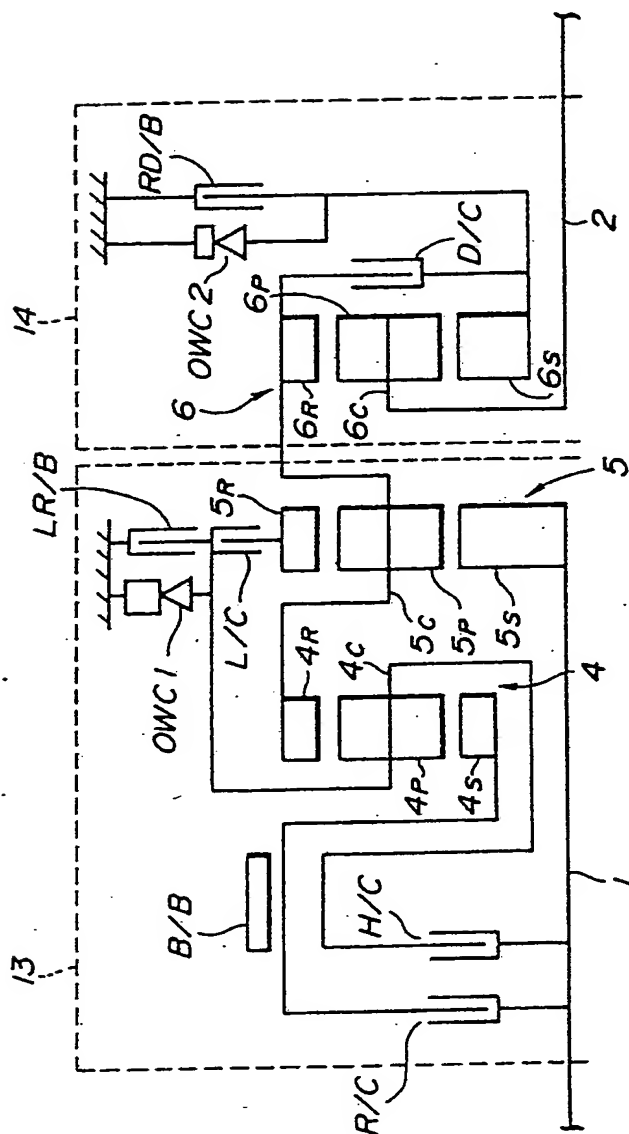


FIG.1A

GESAMTGETRIEBE				HAUPTUMLAUFGETRIEBE							HILFSUMLAUF- GETRIEBE			
GANG	ÜBERSETZUNGSVERHÄLTNIS	ÜBER- SET- ZUNGS- VERH.	VERHÄLT- NIS ZWI- SCHEN D. GÄNGEN	ZUSTAND	R/C	H/C	L/C	B/B	LR/B	OWC 1	ZUSTAND	D/C	RD/B	OWC 2
1	$\frac{(1 + \alpha_2)(1 + \alpha_3)}{\alpha_2}$	4.67	1.91	1			○		○		UNTER- SETZUNG		○	○
2	$\frac{\alpha_1 \cdot \alpha_2 + \alpha_1 + \alpha_2}{\alpha_2 (1 + \alpha_1 + 1)} (1 + \alpha_3)$	2.45	1.68	2			○	○			UNTER- SETZUNG		○	○
3	$1 + \alpha_3$	1.45	1.45	3 (DIREKT)		○	○				UNTER- SETZUNG		○	○
4	1	1.00	1.45	3 (DIREKT)		○	○				DIREKT	○		
5	$\frac{1}{1 + \alpha_1}$	0.69	1.45	4		○		○			DIREKT	○		
RÜCK- WARTS	$-\frac{\alpha_3 + 1}{\alpha_1}$	-0.32		RÜCK- WARTS	○				○		UNTER- SETZUNG		○	○

3825733

3825733

FIG. 2

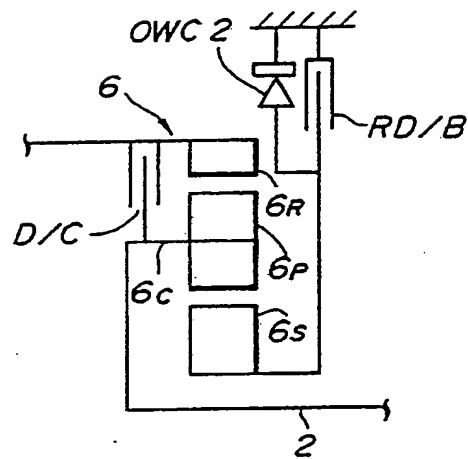
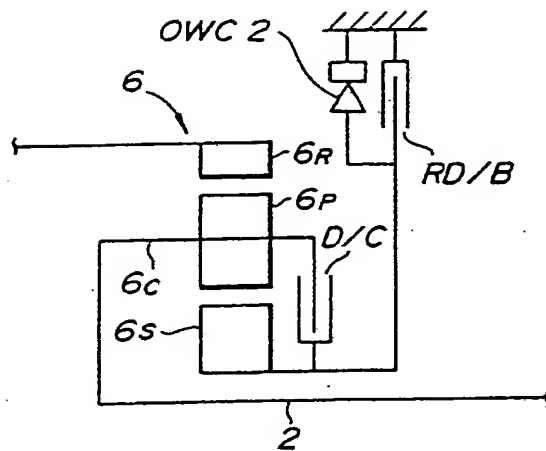


FIG. 3



3825733

FIG. 4

GESAMTGETRIEBE			HAUPTUMLAUFGETRIEBE		HILFSUMLAUFGETRIEBE
GANG	ÜBERSETZUNGSVERH.	VERHÄLTNIS ZWISCHEN D. GÄNGEN	ZUSTAND	ÜBERSETZUNGSVERH.	ZUSTAND
1	4.67	1.91	1	3.222	UNTERSETZUNG
2	2.45	1.68	2	1.69	UNTERSETZUNG
3	1.45	1.45	3	1	UNTERSETZUNG
4	1.01	1.45	4	0.69	UNTERSETZUNG
5	0.69	1.41	4	0.69	DIREKT
6	0.49		5	0.49	DIREKT

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.

THIS PAGE BLANK (USPTO)